IX kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

Komisja do Spraw Energii, Klimatu i Aktywów Państwowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Podkomisji stałej do spraw elektromobilności**
(nr 11)
z dnia 27 lipca 2023 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji do Spraw Energii, Klimatu i Aktywów Państwowych

– podkomisji stałej do spraw elektromobilności (nr 11)

27 lipca 2023 r.

Podkomisja stała do spraw elektromobilności, obradująca pod przewodnictwem posła **Dariusza Wieczorka (Lewica)**, przewodniczącego podkomisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– wyzwania mikromobilności w miastach – jak organizować wypożyczalnie elektrycznych hulajnóg, rowerów i skuterów – prezentacje firm Uber i Lime;

– elektryfikacja ciężkiego transportu drogowego – polska perspektywa;

– podsumowanie prac podkomisji stałej ds. elektromobilności w IX kadencji Sejmu RP – wnioski i konkluzje.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marek Popiołek** zastępca dyrektora Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej Ministerstwa Klimatu i Środowiska, **Jerzy Król** naczelnik wydziału w Departamencie Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury, **Andrzej Ziółkowski** prezes Urzędu Dozoru Technicznego, **Monika Żółkowska** zastępca dyrektora Departamentu Transformacji Energetyki Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, **Marta Kietlińska** naczelnik wydziału w Departamencie Projektów Miejskich Centrum Unijnych Projektów Transportowych, **Magdalena Maj** kierownik zespołu klimatu i energii w Polskim Instytucie Ekonomicznym, **Maciej Mazur** dyrektor zarządzający Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych, **Michał Wekiera** dyrektor wykonawczy Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego, **Adam Małyszko** prezes Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów FORS, **Marcin Korolec** prezes Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych ze współpracownikami, **Grzegorz Młynarski** członek zarządu Stowarzyszenia Mobilne Miasto, **Adam Ostrowski** przedstawiciel Związku Miast Polskich, **Anna Sawiak** dyrektor Biura Rozwoju Biznesu Elektromobilności ORLEN SA, **Przemysław Bielecki** zastępca dyrektora Departamentu Regulacji i Monitoringu Legislacyjnego w Grupie Kapitałowej ENEA SA, **Michał Moczyróg** dyrektor regionalny Uber CEE wraz ze współpracownikami, **Damian Kupczak** general manager w Lime Polska.

W posiedzeniu udział wziął pracownik Kancelarii Sejmu: **Łukasz Żylik** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw elektromobilności.

Witam serdecznie wszystkich państwa. Jeżeli chodzi o listę gości, to pozwólcie państwo, że nie będę wszystkich wyczytywał, bo mamy dzisiaj bardzo dużo zaproszonych gości. Natomiast jeżeli będzie dyskusja, to bardzo proszę o przedstawienie się, bo będzie nam łatwiej pracować i dyskutować.

Stwierdzam kworum.

Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje trzy punkty. Punkt pierwszy: wyzwania mikromobilności w miastach – jak organizować wypożyczalnie elektrycznych hulajnóg, rowerów i skuterów, prezentują firmy Bolt i Lime, punkt drugi: elektryfikacja ciężkiego transportu drogowego – polska perspektywa, przedstawią prezes Fundacji Promocji

Pojazdów Elektrycznych Marcin Korolec wraz z panią Magdaleną Maj, kierownikiem zespołu klimatu i energii w Polskim Instytucie Ekonomicznym, punkt trzeci: podsumowanie prac podkomisji do spraw elektromobilności. Wspólnie z panem posłem Poncyljuszem i członkami Komisji przygotowaliśmy podsumowanie, które chcielibyśmy przekazać naszym potencjalnym następcom w następnej kadencji jako kierunek działań…

Poseł Paweł Poncyljusz (KO):

Albo recenzentom…

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Albo recenzentom, dokładnie tak. Żeby duch elektromobilności, którego w trakcie prac tej podkomisji chcieliśmy rozwijać, mógł dalej funkcjonować, żeby ten temat był potraktowany bardzo poważnie przez następny parlament i następny rząd. Tak jak tu jesteśmy, wszyscy wiemy, że elektromobilność to jest absolutnie szansa rozwoju gospodarczego i pewnie też o tym będziemy dziś dyskutować. W trakcie tych prezentacji dojdziemy pewnie do takich wniosków. W związku z tym przedstawimy na koniec krótkie podsumowanie.

Przystępujemy do realizacji pierwszego punktu. Prezentacje firmy Bolt i firmy Lime. Zgłasza się pan poseł Poncyljusz, proszę bardzo. Później przekazujemy państwu głos.

Poseł Paweł Poncyljusz (KO):

Ponieważ byłem sprawcą zaproszenia obu firm zajmujących się mikromobilnością, po wyznaczeniu terminu podkomisji dostałem informację, że firma Bolt nie może dziś się zaprezentować, bo jako cała firma ma gdzieś swoje wyjazdowe spotkanie, więc zamieniamy się w słuch i oddajemy głos firmie Lime.

General manager w Lime Polska Damian Kupczak:

Dzień dobry. Nazywam się Damian Kupczak. Reprezentuję firmę Lime. W imieniu firmy chcielibyśmy bardzo podziękować za zaproszenie na dzisiejsze spotkanie. Przygotowaliśmy krótką prezentację, w której opowiemy o naszych działaniach i wyzwaniach związanych z mikromobilnością.

Kim jesteśmy? Firma Lime jest firmą międzynarodową. Jesteśmy największą firmą działającą w zakresie współdzielenia mikropojazdów elektrycznych. Jesteśmy dostępni głównie w Stanach Zjednoczonych i Europie. Zostaliśmy założeni w 2017 r. Od 2018 r. działamy w Polsce. W tym sezonie jesteśmy dostępni w ponad 50 miastach. To nie są tylko największe polskie miasta, ale jesteśmy też dostępni w dużo mniejszych miejscowościach, ponieważ chcemy, żeby nasza mikromobilność dostępna była nie tylko dla użytkowników z dużych miast, ale widzimy także tę potrzebę w mniejszych miastach. Możemy się pochwalić ok. 250 tys. aktywnych użytkowników.

Naszą misją jest tworzenie przyszłości, w której transport jest: współdzielony – mamy ogólnodostępne hulajnogi, które można wypożyczać, dostępny – dla każdego, nie tylko w dużych miejscowościach, ale także w mniejszych ośrodkach, bezemisyjny – ekologiczny, napędzany energią elektryczną.

Transport odpowiada za jedną trzecią całkowitej emisji dwutlenku węgla. Aby osiągnąć cele klimatyczne, miasta potrzebują możliwości, opcji niskoemisyjnych, które zastąpią samochody. Obecny stan, obecne rozwiązania pokazują, że miasta takie jak Paryż, w których istnieją już niskoemisyjne systemy transportu, potrzebują takich środków transportu związanych z mikromobilnością, które jeśli chodzi o dotarcie do celu, uzupełnią ofertę o tę ostatnią milę. Chcielibyśmy, aby następował dalszy rozwój ścieżek rowerowych, aby transport za pomocą środków mikromobilności odbywał się jak najlepiej i żeby dostępność do tych poszczególnych pojazdów była jak najlepsza.

Krótko o Lime w Polsce i o tym, co udało nam się osiągnąć. Na podstawie naszych danych i analiz widzimy, że w 2022 r. dzięki naszym operacjom udało się ograniczyć o ponad 1 mln liczbę podróży samochodem. Dzięki temu ilość dwutlenku węgla wyemitowanego do atmosfery została zmniejszona o 391 t, co przełożyło się na mniejszą ilość paliwa spalonego przez samochody.

Poseł Paweł Poncyljusz (KO):

Jak liczyliście tę liczbę 1 mln 170 tys.?

General manager w Lime Polska Damian Kupczak:

To jest ciekawe. Zrobiliśmy ankietę wśród użytkowników, którzy wykonali przejazd naszą hulajnogą. Zadaliśmy pytanie, dlaczego to zrobili, w jakim celu, jaka była zastępowalność za samochody. I ok. 20% osób wypowiedziało się, że zrezygnowało z samochodu specjalnie na rzecz hulajnogi. Na podstawie tych danych pozyskanych z ankiety przeliczyliśmy, ile podróży samochodem zostało zastąpionych w danym roku.

Jeżeli chodzi o hulajnogi bezstacyjne i mikromobilność, zostały przeprowadzone badania, analiza w Stanach Zjednoczonych, jak wyglądał wzrost pod względem użytkowników i przejazdów w ostatnich latach. Widzimy, jak znacząco i szybko wzrósł popyt na właśnie taką usługę, jaką są hulajnogi współdzielone, które są w pewnym rodzaju uzupełnieniem dla innych środków transportu, jak rowery stacyjne czy inne rozwiązania, które nie są z podziałem, które są stacyjne, takie nie we free floacie.

Jeżeli chodzi o naszą mikromobilność, to działamy mocno z dużymi graczami, jakim jest Uber. Powoduje to, że nasza usługa jest dostępna w ich aplikacji. Klient ma możliwość skorzystania z elektromobilności, mikromobilności poprzez aplikację. Wiemy, jak jest ona bardzo popularna wśród użytkowników w Polsce i to przekłada się na to, że głównie przy ostatniej mili podróży taki użytkownik decyduje się wsiąść na hulajnogę, zamiast korzystać z samochodu spalinowego. Uber nie jest jedyną platformą i partnerstwem, jakie posiadamy. Mocno współpracujemy z Google Maps. Poprzez aplikację Google Maps można też znaleźć naszą hulajnogę. Jesteśmy później przekierowani do wypożyczenia takiej hulajnogi. Działamy też z inną dużą platformą, która na razie nie jest dostępna w Polsce, jest to Citymapper. Jest ona bardzo popularna w Europie Zachodniej. Tam też działamy na zasadzie współdzielenia aplikacji i możliwości wypożyczenia hulajnogi.

Konsultant Lime Polska Michał Lutek:

W ramach naszej działalności, która jest bardzo silnie związana z sektorem samorządowym, operujemy na terenie ponad 50 miast w Polsce. Wyznajemy partnerskie podejście w relacjach z miastami. Staramy się, aby ta usługa, którą oferujemy, była dostosowana do infrastruktury w danym mieście, ale także do popytu. Każdorazowo liczba hulajnóg jest odpowiednio dobierana pod tkankę miejską, ale także pod potrzeby mieszkańców danej gminy, tak żeby mikromobilność stanowiła istotne uzupełnienie transportu publicznego, który jest już oferowany przez samorząd, i żeby wspierała rozwój lokalnej mobilności.

Mamy też świadomość tego, że istotne są partnerstwa z różnymi podmiotami, które odpowiadają za bezpieczeństwo, i z różnymi grupami użytkowników ruchu drogowego. Z tego m.in. powodu nawiązaliśmy współpracę z Polskim Związkiem Niewidomych, tak żeby zwiększyć wrażliwość naszych partnerów i żeby promować rozwiązania zwiększające bezpieczeństwo z perspektywy osób z niepełnosprawnościami wzroku. Spotykaliśmy się z opiniami, że hulajnogi dla osób z niepełnosprawnościami mogą stanowić pewne wyzwanie w poruszaniu się po mieście.

Dane płynące z naszej aplikacji dają też podstawy i są przyczynkiem dla samorządów w toku podejmowania decyzji odnoszących się do rozwoju infrastruktury miejskiej. Bardzo chętnie dzielimy się tymi danymi dotyczącymi przejazdów, m.in. mapami ciepła, które pokazują te najpopularniejsze kierunki podróży wykonywanych w danym mieście. Widzimy, że te dane realnie służą samorządom, kiedy podejmują decyzje co do rozbudowy lokalnej infrastruktury, szczególnie w przypadku ścieżek rowerowych, ale także stojaków. W tym roku nawiązaliśmy też współpracę z Biurem Analiz i Strategii m.st. Warszawy, gdzie realizowany jest, wspólnie z Uniwersytetem Warszawskim, projekt badawczo-naukowy, którego celem jest też analiza tego, jak mikromobilność współdzielona wpływa na komunikację miejską i jak uzupełnia ona transport publiczny, który jest oferowany przez miasto stołeczne. Tutaj ten zakres danych był zdecydowanie szerszy i wnioski z tego badania będą opublikowane i dostępne w najbliższym czasie. Będą pokazywać, jaką rolę odgrywa mikromobilność współdzielona w mieście tak dużym i o tak złożonej strukturze komunikacyjnej, jakim jest Warszawa.

General manager w Lime Polska Damian Kupczak:

Globalnie jako firma Lime postawiliśmy sobie ambitny cel, aby być zeroemisyjni netto w naszych operacjach do 2030 r. Działamy też mocno na naszym lokalnym polu, jeśli chodzi o recykling hulajnóg. W zeszłym roku podpisaliśmy umowę partnerską z firmą MB Recycling. Jest to firma działająca pod Kielcami. Zajmuje się w pełni recyklingiem naszych hulajnóg, kiedy dany model hulajnogi jest wycofywany. Hulajnoga jest przejmowana przez tę firmę i prawie każdy jej komponent dostaje potem drugie życie.

Konsultant Lime Polska Michał Lutek:

Jeżeli chodzi o potrzeby branży, to z dużą satysfakcją dostrzegliśmy zmianę przepisów, która miała miejsce w 2021 r. To ustrukturyzowanie obecności urządzeń transportu osobistego, jakimi są hulajnogi, zdecydowanie wpłynęło na poprawę bezpieczeństwa i porządku na ulicach. Wówczas była to mikromobilność współdzielona szerzej – ona była pewnego rodzaju rewolucją transportową, która na tamtym etapie legislacji nie do końca znajdowała swoje odzwierciedlenie. Od 2021 r. jest to już usystematyzowane i hulajnogi są regulowane m.in. w ramach przepisów o ruchu drogowym. Charakter hulajnóg elektrycznych został wówczas zrównany z pojazdami. Co za tym idzie, powstały pewne wątpliwości, niejasności co do stosowania pewnych przepisów, chociażby w zakresie parkowania, gdzie te pojazdy charakteryzują się zupełnie inną specyfiką i możliwość pozostawienia hulajnogi w pasie drogowym czy na chodniku jest dopuszczalna, ale wiąże się z pewnymi ograniczeniami, jak chociażby zachowanie właściwej odległości od przystanków czy ograniczenia wynikające z obowiązujących znaków. Jest to pewien obszar, który w naszej ocenie należałoby dopracować, żeby ten rozwój mikromobilności współdzielonej mógł się jeszcze szerzej rozwijać.

Innym wyzwaniem, z którym się mierzymy, jest kwestia zbierania danych. Tym razem danych nie o przejazdach, ale danych użytkowników. Często otrzymujemy wezwania ze służb porządkowych, ze straży gminnych o wskazanie danych użytkowników. Zakres tych danych mamy zminimalizowany do poziomu, który jest absolutnie niezbędny do świadczenia usługi. Robimy tak chociażby ze względu na zasadę minimalizacji gromadzenia danych – wynikającą z ogólnego rozporządzenia RODO. Spotyka się to z nieprzychylnym spojrzeniem ze strony organów. Dlatego kwestia dotycząca gromadzenia danych użytkowników w toku świadczenia naszej usługi jest elementem, który może nie przyczyniać się do rozwoju mikromobilności na skalę szerszą, jakiej wszyscy byśmy sobie życzyli.

General manager w Lime Polska Damian Kupczak:

Lime w ostatnim czasie przeprowadziła dosyć głęboką analizę tego, jak użytkownicy odbierają kwestię parkowania i jak oni to czują – czy zostawili hulajnogę w dobrym miejscu, czy nie. Widzimy, że na początku, wraz z wejściem mikromobilności, ta świadomość nie była na wysokim poziomie, ale wszystkie działania, jakie są podkreślone jako globalna komunikacja firmy, przez samorządy i inne ośrodki publiczne, znacząco wpływa na poprawę i zrozumienie tej sytuacji, gdzie i w jaki sposób można parkować hulajnogę.

Jako Lime w Polsce prowadzimy też działania informacyjne dla użytkowników. Wraz ze zmianą przepisów poprzez aplikację robiliśmy dużą kampanię informacyjną o tym, jak taką hulajnogę zostawić, zaparkować, aby nie stwarzała zagrożenia i nie przeszkadzała osobom postronnym. Prowadziliśmy rozmowy z naszymi partnerami logistycznymi, którzy są odpowiedzialni za rozstawianie tych hulajnóg, o tym, w jaki sposób lub w jakich miejscach taką hulajnogę należy bezpiecznie zostawić.

Konsultant Lime Polska Michał Lutek:

Tutaj widzimy też, że ta edukacja rzeczywiście odnosi skutki, bo o ile na początku naszej obecności w Polsce parkowanie hulajnóg przez użytkowników stanowiło wyzwanie dla samorządów i wszystkich nas, uczestników ruchu drogowego, o tyle teraz poprzez współpracę z samorządami i edukację użytkowników widzimy, że ta kwestia uległa znaczącej poprawie. Nauczyliśmy się, jak z tych hulajnóg korzystać, co także jest istotne z perspektywy nas wszystkich poruszających się po drogach.

General manager w Lime Polska Damian Kupczak:

To by było na tyle. Bardzo dziękujemy.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję.

Proszę bardzo o pytania.

Poseł Paweł Poncyljusz (KO):

Może zanim pytania, to powiem o głównej przyczynie, dlaczego dzisiaj o tym rozmawiamy. Państwo to zasygnalizowaliście w jednym z pierwszych slajdów. Mamy przypadek Paryża, w którym zdecydowano o zakazaniu używania hulajnóg elektrycznych. Ta decyzja, to referendum w Paryżu wynikało z tego, że mieszkańcy byli zirytowani, źli na to, że te hulajnogi zalegają pod nogami przechodniów itd. Moja inicjatywa spotkania się z państwem i z wszystkimi, którzy reprezentują ten rynek, opiera się na tym, jak zbudować dobre praktyki. Państwo to trochę pokazują w prezentacji, ale pytanie, czy jest to wystarczające. Czy dzisiaj mieszkańcy Warszawy, Krakowa czy wielu innych aglomeracji nie mają nadal takiego samego podejścia do hulajnóg elektrycznych, jakie mieli jeszcze jakiś czas temu, zanim zaczęliście państwo rozmawiać z samorządami odnośnie dobrych praktyk, odnośnie parkowania tychże hulajnóg? Moim zdaniem ten proces na przykład w przypadku Warszawy się nie zakończył. Nadal będziemy widzieć tendencję do ograniczania. Możliwe, że w Paryżu to referendum poszło tak dobrze, ponieważ oni mają dość dużą, rozbudowaną sieć wypożyczalni rowerów elektrycznych.

Na koniec – jest jakiś inny środek mikromobilności, który bez większego wysiłku pozwala na dość swobodne przemieszczanie się po mieście? Jak państwo widzą dalsze perspektywy? Moim zdaniem ten nastrój wokół hulajnóg przez to, że są wymalowane te parkingi na chodnikach w Warszawie, wśród mieszkańców wcale nie stał się bardziej optymistyczny. W jaki sposób możemy wspólnie szukać – ale państwo szczególnie, bo żyjecie z wynajmu tych hulajnóg – rozwiązań, w których hulajnogi nie będą irytowały jeszcze większej liczby mieszkańców niż dotychczas?

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję.

Mam drugie pytanie, dotyczące liczby hulajnóg, którymi dysponuje firma, i ich żywotności. Jak patrzy się, jak te hulajnogi leżą, jak one są traktowane, to zastanawiam się, ile taka hulajnoga jest w stanie wytrzymać takie traktowanie. Jak często wymieniacie ten sprzęt?

Konsultant Lime Polska Michał Lutek:

Może odniosę się do pierwszego pytania, które zadał pan poseł. Rzeczywiście, ten przykład paryski istnieje. Na razie jest to jedyne miasto, które zdecydowało się w tak radykalny sposób… nie powiedziałbym, że rozwiązać ten problem, bo to nie jest rozwiązanie. Wylanie dziecka z kąpielą nie do końca służy temu, żeby ten transport strukturyzować. Bardzo silnie działamy z samorządami. Z niektórymi mamy podpisane porozumienia, na podstawie których są wyznaczane specjalne punkty mobilności, jak Warszawa czy Kraków. Widzimy, że to wyznaczanie punktów wraz z odpowiednią edukacją, zwiększaniem się świadomości użytkowników jest działaniem przynoszącym efekty. Lime wraz z czterema innymi globalnymi operatorami usług mikromobilności podpisał list otwarty, w ramach którego prezentujemy rozwiązania, które mają na celu poprawę i uporządkowanie tej sytuacji mikromobilności w mieście, m.in. poprzez wyznaczanie określonych punktów i tworzenie modelu obowiązkowych parkingów, który sprzyja temu, że hulajnogi znajdują się wyłącznie w tych punktach, ale także w ścisłej współpracy z operatorami. Dla nas kluczowa jest edukacja użytkowników, którą wykonujemy zarówno z poziomu aplikacji, o czym już dzisiaj mówiliśmy, ale także działamy terenowo, podczas różnego rodzaju wydarzeń, jak Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu czy działania realizowane wspólnie z miastami. Prowadzimy warsztaty z zakresu bezpieczeństwa użytkowania hulajnóg i tych kwestii parkingowych, które z perspektywy uczestników ruchu drogowego i miast wydają się najbardziej palące na tym etapie. W wielu miastach sami podejmujemy działania zmierzające do tego, żeby te hulajnogi porządkować. Posia-

damy patrole, które regularnie objeżdżają ulice, tak żeby odstawiać hulajnogi znajdujące się poza miejscami do tego przeznaczonymi i żeby dbać o estetykę miasta, bo jest to istotna kwestia dla wszystkich mieszkańców i użytkowników. Wiadomo, że w tym przypadku priorytetem jest bezpieczeństwo.

General manager w Lime Polska Damian Kupczak:

Odpowiem na drugie pytanie. Jeżeli chodzi o liczbę hulajnóg, które posiadamy w Polsce, to Warszawa jest miastem, gdzie mamy najwięcej hulajnóg. Wspólnie z miastem podpisaliśmy porozumienie, gdzie mamy 5200 hulajnóg operacyjnych na ulicach Warszawy. Jeżeli chodzi o całą Polskę, to na ten moment mamy 23 tys. hulajnóg w różnych ośrodkach miejskich.

Odpowiadając na drugą część pytania, o żywotność – szacujemy, że żywotność modelu, który jest obecnie wypuszczany przez firmę, to będzie ponad 5 lat.

Konsultant Lime Polska Michał Lutek:

Dodam jeszcze, że te modele, które przestają już być modelami operacyjnymi, tak jak wskazaliśmy, podlegają recyklingowi. W zdecydowanej większości elementy hulajnóg wykorzystywane są m.in. do tworzenia nawierzchni boisk czy nadajemy drugie życie metalowym elementom, które są przez nas wykorzystywane.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję bardzo.

Jeżeli nie ma więcej pytań, to przechodzimy… Proszę bardzo.

Ekspert Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych Jacek Mizak:

Super. Ciekawa informacja, że zaczynacie prowadzić działalność też w mniejszych miastach. Czy rozpoczęliście już usługi świadczone sezonowo w miejscowościach, kurortach itd.?

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Proszę bardzo.

Przedstawiciel Związku Miast Polskich Adam Ostrowski:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, nawiązując do przedmówcy, chciałbym zapytać, jakie są determinanty państwa ekspansji na nowe terytoria. Mam na myśli to, jaki jest mechanizm tego, że wchodzicie do danego miasta i tam pozostawiacie swoje pojazdy i udostępniacie je dla mieszkańców. Czy państwo stosujecie jakiś mechanizm, że to miasto może z państwem nawiązać współpracę i że jest zainteresowane tym, żeby w tym przypadku Lime był na jego terenie? To jest jedno pytanie.

Drugie pytanie – czy macie państwo jakiś dalekosiężny plan w zakresie uszczelniania systemu parkowania? Faktycznie jest to ciekawa sprawa, że państwo patrolujecie miasta, ale na przykład w Sopocie – nie wiem, czy jest tam Lime – jest duży problem z pozostawianiem hulajnóg. Dzieje się to zwłaszcza w sezonie. Pytanie, czy macie państwo dalekosiężny plan, żeby jeszcze bardziej uszczelnić ten system. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Jeszcze jest jedno pytanie. Proszę, zapisujcie sobie panowie wszystkie pytania i od razu na wszystkie odpowiecie.

Prezes Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów FORS Adam Małyszko:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, podczas tej dyskusji padło już kilka odpowiedzi na pytania, które chciałem zadać – o liczbę hulajnóg czy ich recykling – więc jestem usatysfakcjonowany. Natomiast mam pytanie, ile tych pojazdów ginie w ciągu roku, czyli wypada z obiegu – jest porzuconych, zatopionych – i co się z nimi później dzieje, czy macie nad nimi kontrolę. Drugie pytanie, państwo powiedzieliście o firmie MB Recycling – dobrze, reklama niech leci. Natomiast mówiliście państwo, że hulajnogi to jest pojazd, a nie jakiś inny sprzęt. MB Recycling jest to zakład składowania zużytego sprzętu elektrycznego, a nie pojazdów. Pytanie, czy jest to dobre miejsce do przetwarzania pojazdów. Jednak z definicji prawa o ruchu drogowym mamy do czynienia z pojazdem. Mówię o tym dlatego, że za chwilę będzie posiedzenie w sprawie pożaru i te baterie w hulajnogach są bardzo dużym zagrożeniem pożarowym. Porzucona hulaj-

noga w styku z materiałem łatwopalnym doprowadzi do samozapłonu. Jeżeli nie będzie stuprocentowej kontroli nad tymi pojazdami, to będziemy mieli naprawdę duży problem. Dodam tylko, że Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców podlegają pojazdy, które miały kartę pojazdu, miały rejestrację, miały dowód, a i tak z CEPiK w ostatnich 20 latach zginęło 15 mln pojazdów. A co dopiero mówić o pojazdach, które nie mają żadnego dowodu rejestracyjnego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję bardzo.

Oddajemy głos na odpowiedź i zamykamy pierwszy punkt.

General manager w Lime Polska Damian Kupczak:

Odpowiadając na pierwsze pytanie, o sezonowość – tak, mamy rynki sezonowe. Od zeszłego roku jest to kilka rynków nadmorskich, takich jak Ustka i Łeba, które są przez nas operowane od końca czerwca do końca sierpnia.

Jeżeli chodzi o determinanty biznesowe, to mamy zespół analityków, który na podstawie wielkości miasta i jego obszaru wybiera, czy miasto jest odpowiednie do wejścia z naszymi operacjami. Jeżeli dostajemy zaproszenie od miasta do wejścia, to jeżeli przeanalizujemy, że będzie to korzystane dla obu stron, to dodatkowo z tego korzystamy. Jednym z takich miast, gdzie dostaliśmy zaproszenie, jest Zamość.

Konsultant Lime Polska Michał Lutek:

Rzeczywiście, w ramach współpracy z miastami nie tylko my występujemy z inicjatywą, ale zdarzały się też przypadki, gdy miasta same pytały, czy istnieje możliwość rozpoczęcia operowania usługi na ich terenie, bo dostrzegały konieczność uzupełnienia transportu publicznego o mikromobilność współdzieloną. Tak jak mówiliśmy, ta współpraca z miastami jest dla nas niezwykle istotnym elementem, bo będąc na ich terenie i korzystając z infrastruktury, chcemy, aby te korzyści płynęły przede wszystkim do samorządów i do mieszkańców gmin, którzy korzystają z transportu współdzielonego.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo…

Poseł Paweł Poncyljusz (KO):

Jeszcze recykling…

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Aha, tak.

General manager w Lime Polska Damian Kupczak:

Jeszcze kwestie związane z recyklingiem i firmą MB Recycling. W naszej firmie jest międzynarodowy dział do spraw recyklingu, drugiego życia wszystkich materiałów. Jeżeli chodzi o samą umowę i warunki, dlaczego współpraca z MB Recycling, to nie znam dokładnej specyfikacji, ale z tego co wiem, to firma spełnia wszelkie wymagania, żeby prowadzić recykling takich pojazdów jak hulajnoga elektryczna.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

OK, dziękuję. Dobrze by było, gdybyście panowie wymienili się wizytówkami i wyjaśnili ten temat, bo m.in. po to jest ta podkomisja, aby o takich problemach dyskutować. Dziękuję bardzo za tę prezentację i za te informacje. Jeżeli ktoś będzie jeszcze szczegółowo zainteresowany, to rozumiem, że jesteście panowie do dyspozycji. Trzymamy kciuki, szczególnie za samorządy i Związek Miast Polskich. Myślę, że te informacje warte są tego, żeby przedstawić je samorządowcom jako pewne propozycje – i warto by było także w tym zakresie rozwijać tę współpracę, co jako podkomisja mocno rekomendujemy.

Przechodzimy do punktu drugiego, a więc „Elektryfikacja ciężkiego transportu drogowego”. Więc będziemy mieli…

Poseł Paweł Poncyljusz (KO):

Coś jeszcze? Przepraszam, jeszcze ktoś. Nie ma Bolta, ale jest z nami jeszcze Uber.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Panowie, ale proszę króciutko. Nie przewidywałem tego wystąpienia, bo nie mam go wpisanego… Dobrze, proszę.

Dyrektor regionalny Uber CEE Michał Moczyróg:

Oczywiście, będzie krótko. Powiemy szczerzej o temacie elektryfikacji transportu osobowego. Mam nadzieję, że państwa ten temat zainteresuje. Moim zdaniem warto, by zainteresował, bo patrząc na korzyści z redukcji emisyjności w przypadku elektryfikacji jednego kierowcy korzystającego z takiej platformy jak Uber, Bolt czy FREE NOW, to takie korzyści są cztery razy większe w porównaniu z elektryfikacją takiego przeciętnego kierowcy na drodze. To znaczy też, że każda złotówka, którą zainwestujemy w elektryfikację kierowców taxi, pracuje cztery razy ciężej niż taka złotówka, którą zainwestujemy szeroko w rynek.

Tak superszybko. Uber jest największą globalną platformą. Mamy ponad 5,5 mln kierowców. Mamy ponad 23 mln przejazdów dziennie, co znaczy, że na świecie co godzinę odbywa się milion przejazdów i dostaw.

Zebraliśmy trochę wiedzy z przekrojów wielu rynków. Mamy jedną trudną, smutną refleksję – jeżeli chodzi o emisje klimatyczne, to cały sektor transportu podąża w zdecydowanie bardzo złym kierunki. Od 1990 r. emisje klimatyczne wzrosły o 79%. Transport jest odpowiedzialny za 1/6 tych globalnych emisji. Czujemy się za to odpowiedzialni, ponieważ Uber jest największą firmą, która pozwala przemieszczać się ludziom z punktu A do punktu B. W związku z tym podjęliśmy bardzo trudne wyzwanie budowy platformy o zeroemisyjnej mobilności, mimo że teraz, jak doskonale zdajemy sobie z tego sprawę, duża część samochodów jest napędzana silnikiem tradycyjnym.

Na drodze do zeroemisyjności postawiliśmy sobie kilka ambitnych kamieni milowych. Najbliższy z nich dotyczy miast w Europie Zachodniej – Londynu, Amsterdamu, gdzie już w 2025 r., czyli już za dwa lata, chcemy, by 100% przejazdów było zeroemisyjnych. Pięć lat później chcemy, żeby 100% przejazdów było zeroemisyjnych w Stanach Zjednoczonych, Kanadzie i Europie, w tym w Polsce. W 2040 r. chcemy globalnie być zeroemisyjni netto, czyli także w krajach spoza Europy, spoza Ameryki Północnej.

Robimy to na trzy sposoby. Po pierwsze, pomagamy kierowcom w przesiadaniu się na samochody elektryczne, na samochody niskoemisyjne. Po drugie, rozszerzamy portfolio produktów dostępnych w aplikacji, o produkty niskoemisyjne, zielone lub takie, które nie wymagają samochodów, na przykład hulajnogi. Po trzecie, jesteśmy bardzo transparentni, jeżeli chodzi o raportowanie postępów.

Po pierwsze, jest to ważne, że kierowcy, czyli te 5,5 mln ludzi globalnie, a w Polsce dwadzieścia kilka tysięcy osób, chcą się przesiadać na samochody zeroemisyjne. W zależności od kraju jest to 46–72% kierowców – to dane wynikające z badania, które przeprowadziliśmy w sierpniu 2022 r. wśród kierowców. Po drugie, to, co wspomniałem na początku – każdy kierowca, każdy samochód taxi, który przekonwertujemy ze spalinowego na elektryczny, to czterokrotnie wyższe ograniczenie emisji w porównaniu z przeciętnym kierowcą. Jest tak dlatego, że te samochody po prostu o wiele więcej jeżdżą.

W wielu krajach, w tym w Polsce, pierwszy krok, taki krok pośredni to migracja w kierunku samochodów hybrydowych. Jak sami widzicie po platformach i na rejestracjach, samochody hybrydowe są w Polsce bardzo popularne. Jeżeli spojrzymy na całą Europę, to kierowcy korzystający z platformy Uber korzystają z hybryd 30 razy częściej niż tacy zwykli, przeciętni kierowcy. Ale jest to dopiero pierwszy krok. Dlaczego jest to pierwszy krok? Tym rynkiem, jak wieloma innymi, rządzi ekonomia. Ludzie, kierowcy wykonują przejazdy po to, żeby zarabiać pieniądze. Patrząc na samochody zasilane bateriami, samochody elektryczne – tam w tej chwili działają dwie trochę niekorzystne siły. Po pierwsze, sam samochód jest droższy, więc jego amortyzacja kosztuje więcej. Koszty korzystania z takiego samochodu dla kierowcy mogą przez to rosnąć. Po drugie, drugą siłą jest czas, który spędzamy na ładowaniu samochodu. Tracimy czas, w którym można zarabiać. Mimo że ten obrazek wygląda pesymistycznie, to w dłuższej perspektywie jestem optymistą. Patrząc na ruchy producentów, takich jak chociażby Tesla, widać dosyć jasno, że ceny samochodów elektrycznych idą teraz w dół. Jeżeli będą

kontynuowane obniżki – a ja wierzę, że będą – to samochód elektryczny okaże się nie tylko tym, którym kierowcy już chcą jeździć, ale także tym, w którym będą zarabiali więcej pieniędzy.

Jeżeli spojrzymy w tej chwili na trzy główne bariery zakupu samochodu elektrycznego, które wynikają z tego, co powiedzieli nam bezpośrednio kierowcy, to w 61% jest to koszt samochodu elektrycznego. Mamy nadzieję, że i rynek, i szersze, regulacyjne mechanizmy, a także zachęty, które my jako platforma wystosowujemy do kierowców, sprawią, że ten koszt będzie się efektywnie obniżać. Na drugim miejscu wśród barier jest infrastruktura do ładowania – myślę, że jest to temat doskonale znany w tym szanownym gronie. Trzecia bariera to wiedza, ale to pokonać jest pewnie najłatwiej.

Starałem się przejść przez prezentację jak najszybciej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękujemy bardzo. Mamy prośbę o przesłanie prezentacji do sekretariatu Komisji. Gdy ją dostaniemy, to roześlemy ją wszystkim uczestnikom dzisiejszego posiedzenia.

Szanowni państwo, przechodzimy do punktu drugiego, a więc kwestia elektryfikacji ciężkiego transportu drogowego. Tutaj pewnie pojawi się temat i stacji ładowania, i infrastruktury. Pan prezes Urzędu Dozoru Technicznego będzie niewątpliwie nad tym wszystkim czuwał, żeby proces budowy tych wszystkich wielkich stacji przyspieszać i realizować. Ale to dopiero zaraz zobaczymy, bo to na pewno będzie w tych wszystkich wnioskach. Proszę bardzo, pan prezes Marcin Korolec.

Prezes Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych Marcin Korolec:

Po pierwsze, bardzo dziękuję za zaproszenie na ostatnie albo jedno z ostatnich posiedzeń Komisji – nie tylko w środku lata, ale także w przeddzień kampanii wyborczej. Rozumiem, że czas jest trudny, ale w związku z tym bardzo dziękuję za tę możliwość zaprezentowania wniosków z raportu, który przygotowaliśmy, na temat elektryfikacji transportu ciężkiego. Mamy teraz nie tylko kampanię wyborczą, która się w Polsce rozpoczyna, ale także w zasadzie jesteśmy na końcu kadencji Komisji Europejskiej i Parlamentu Europejskiego. Ten wielki projekt, jaki przyświecał tej Komisji Europejskiej i temu Parlamentowi Europejskiemu, czyli budowanie regulacji, które popchną Europę w kierunku neutralności klimatycznej i w związku z tym redukcji emisji do 2030 r. o 55%, to tsunami regulacyjne w zasadzie zaczyna wygasać. Większość aktów prawnych z tego wielkiego pakietu regulacyjnego jest już uchwalonych albo jest na końcu regulacji. Ostatnim takim ważnym punktem regulacyjnym, który dzisiaj jest poddany pod dyskusję czy to w Parlamencie Europejskim, czy w Radzie, jest projekt redukcji emisji z samochodów ciężarowych. Komisja przedstawiła w walentynki, 14 lutego, projekt regulacji. Koniec prac nastąpi prawdopodobnie na koniec obecnego roku albo na początku przyszłego roku. Wybory europejskie są zaplanowane, jeśli dobrze pamiętam, między 6 a 10 czerwca przyszłego roku, więc muszą zdążyć z tą regulacją. Jako Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych pokazaliśmy, że ciężarówki elektryczne to nie jest jakiś yeti. Można do nich wsiąść, można się nimi przejechać. One realnie funkcjonują. Podczas Europejskiego Kongresu Gospodarczego w Katowicach przedstawiliśmy trzy firmy: Scanię, Volvo i Mercedesa, które pokazały ciężarówki elektryczne. Są to takie pojazdy, które rzeczywiście istnieją. Te pojazdy są konkurencyjne, jeśli chodzi o przebieg, o przejazd czy przetransportowanie towaru z punktu A do punktu B. Natomiast są one dużo droższe od tradycyjnych samochodów ciężarowych.

Gdy projekt rozporządzenia został przedstawiony do konsultacji, zaprosiliśmy firmę Deloitte do wspólnej refleksji, co dla polskiej gospodarki, co dla Polski oznacza ta regulacja i jakie wyzwania dla nas z tym się wiążą. O tym za chwilę będzie mówił Jacek Mizak, nasz główny ekspert od ciężarówek.

Pan przewodniczący mówił o tym, że jest to jedno z ostatnich posiedzeń Komisji. Jeśli chodzi o testament dla nowej Komisji czy podkomisji do spraw elektromobilności, to marzyłbym, żeby jednym z punktów tego testamentu, który przygotowujecie, było wspólne tworzenie systemu wsparcia dla polskich firm przewozowych przez parlament, rząd, organizacje pozarządowe. Polskie firmy przewozowe zajmują niezwykłe miejsce

w Europie, ale ich istnienie, funkcjonowanie i konkurencyjność są zagrożone tymi zmianami technologicznymi.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Uspokajam pana prezesa. W testamencie jest: wprowadzenie programu dofinansowania zeroemisyjnych samochodów ciężarowych i obniżenie, wyłączenie opłat nakładanych na zeroemisyjne pojazdy ciężarowe po drogach publicznych i wdrożenie ulg podatkowych dla przedsiębiorstw nabywających zeroemisyjne pojazdy ciężarowe.

Prezes Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych Marcin Korolec:

Panie przewodniczący, wielkie umysły myślą podobnie.

Chciałbym tylko poprosić Jacka Mizaka, żeby powiedział o wnioskach z tego raportu.

Ekspert Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych Jacek Mizak:

Bardzo dziękuję. Postaram się to zrobić w miarę szybko, bo czas nas goni.

Rzeczywiście usiedliśmy z Deloitte i z Instytutem Reform, żeby zastanowić się, jakie wyzwania czekają polską gospodarkę, jeśli chodzi o elektryfikację floty ciężarowej. W odróżnieniu od tego raportu tym razem nie skupialiśmy się na części gospodarki, która odpowiada za wytwarzanie komponentów, elementów, produkcję pojazdów, tylko chcieliśmy się bardziej skupić na sektorze usług, czyli na funkcjonowaniu firm, które korzystają z tych pojazdów. Raport na temat tego, co oznacza dla Grupy Wyszehradzkiej przejście na elektromobilność, jeśli chodzi o manufacturing, jest dostępny na naszej stronie. Widać w nim jasno, że ten wpływ może być pozytywny, chociaż oczywiście cały łańcuch ulegnie znacznym przekształceniom. Jeżeli będziemy prowadzić odpowiednią politykę publiczną, to ten bilans może być pozytywny.

Temat emisji był już poruszany. Rzeczywiście transport jest chyba najbardziej odpornym sektorem na działania w zakresie redukcji emisji dwutlenku węgla. Jest tak nie tylko w Polsce, ale także w całej Unii Europejskiej, a nawet na świecie. Wydaje się, że ciężarówek jest dosyć mało, ale mimo że w na przykład w Polsce było w fabrykach 6% floty pojazdów, to odpowiadają one za 1/3 zużycia paliwa drogowego i za ponad 20% emisji dwutlenku węgla. Mimo że jest ich mało, to wpływ na trend emisji jest spory. Jeżeli nic nie zmieni się w ciężarówkach, to nowe cele emisji dla nowych pojazdów osobowych nic nie pomogą, ponieważ to, co uzyskamy w segmencie pojazdów osobowych i dostawczych, błyskawicznie zostanie zniwelowane przez przyrost w sektorze transportu ciężkiego.

Dla Polski jest to duże wyzwanie, które musimy podjąć. W latach 2012–2020 Polska miała pozwolenie na wzrost emisji w sektorach non-ETS, w tym w sektorze transportu. W tych obszarach mogliśmy zwiększyć emisję aż o 14%. Wykorzystaliśmy tę okazję na maksa, czyli nasze emisje poszły do góry. Natomiast nowe cele redukcji emisji oznaczają również zrewidowane cele dla Polski w obszarze non-ETS. Teraz nasz cel to jest –17,7%, tylko nie w odniesieniu do poziomu z 2020 r., ale w odniesieniu do poziomu bazowego z 2005 r. Jak popatrzymy, to czeka nas w tym sektorze redukcja emisji aż o 1/3. Jak to zrobimy? Nie wiem, ale na pewno sektor transportu musi się do tego dołożyć.

Jeśli chodzi o technologie napędowe, to na stole mamy cztery możliwości zapewnienia neutralności klimatycznej pojazdów. To jest pojazd bateryjny, zasilany elektryczną energią odnawialną, mamy pojazd z ogniwami paliwowymi lub ze spalaniem wodoru wytwarzanego zeroemisyjnie, czyli z wykorzystaniem energii elektrycznej pochodzącej ze źródeł odnawialnych, mamy tzw. e-paliwa, o które toczyła się batalia na wiosnę – są to paliwa neutralne klimatycznie, czyli wytworzone na drodze syntezy chemicznej z wykorzystaniem wychwytu dwutlenku węgla z atmosfery i przy wykorzystaniu zeroemisyjnej energii elektrycznej. Oczywiście te wszystkie cztery opcje są na stole, natomiast w tej chwili ich ekonomika jest taka, że wydaje się, że jednak najtańszym rozwiązaniem będą pojazdy bateryjne, a ewentualne luki i nisze zostaną wypełnione przez pojazdy wodorowe. Na dziś koszt wytworzenia paliw syntetycznych wydaje się tak wysoki, że trudno sobie wyobrazić obszary, w których mogłyby być one wykorzystane.

W naszej analizie przyjrzeliśmy się praktycznie wszystkim obszarom. Przyjrzeliśmy się, przede wszystkim rynkowi. Wszyscy mówią, że nasze firmy transportowe to nasza duma i bardzo mocny sektor gospodarki – rzeczywiście tak jest. Udział tego sektora gospodarki w PKB, w zatrudnieniu jest znacząco wyższy w Polsce, niż wynosi średnia

w Unii Europejskiej. Sektor transportu i logistyki posiada ponad 1 mln miejsc pracy, z tego sam transport to ponad 0,5 mln miejsc pracy. Ponad 30% przewozów międzynarodowych, czyli takich, gdy załadunek i rozładunek występuje w innych krajach, obsługują polskie firmy. Nie jest dziwne, że przewozy w Polsce są obsługiwane przez polskie firmy, ale jak widzimy, w Szwecji, w Danii, na Litwie, w Niemczech, w Czechach czy w Słowacji co piąty przejazd, gdy punkt załadunku i punkt rozładunku znajdują się w innych państwach, jest obsługiwany przez polskie podmioty. Rzeczywiście to jest coś niespotykanego. Jesteśmy absolutnym liderem, jeśli chodzi o trasy międzynarodowe, przewozy międzynarodowe. To nie jest tak, że jeździmy starymi samochodami. Nasz tabor absolutnie nie odbiega od tego, czym dysponuje konkurencja z Niemiec, Francji, Hiszpanii, Włoszech czy Holandii. Starsze samochody jeżdżą niestety na trasach krajowych. Średnia wieku tych samochodów jest nieco wyższa. Na trasy krajowe firmy puszczają starsze samochody. Jest tak z tego powodu, że nasz system opłat drogowych nie widzi niczego powyżej normy Euro 5. Nie ma motywacji, żeby na trasę krajową puszczać nowsze samochody. Na niemieckiej autostradzie ta różnica już jest. Jest to przyczynek do pewnej dyskusji.

W tym raporcie, który państwu przekazaliśmy, stworzyliśmy ściągawkę. Zebraliśmy wszystkie akty prawne Unii Europejskiej, które w sposób pośredni lub bezpośredni dotyczą sektora pojazdów ciężarowych i transportu. Wydaje mi się, że warto tę ściągawkę trzymać blisko siebie i w razie potrzeby do niej zaglądać. Przyjrzeliśmy się również, czy inne państwa Unii Europejskiej rozpoczęły już jakieś działania, które mają na celu wspieranie firm świadczących usługi transportowe. Okazuje się, że kilka krajów wspiera już mocno swoje firmy. Jest tak m.in.: we Francji, w Holandii czy w Niemczech. Wsparcie zakłada dopłaty do różnicy ceny zakupu między ciężarówkami z silnikiem Diesla a ciężarówkami elektrycznymi. W niektórych przypadkach dopłaty sięgają nawet 80% różnicy ceny. Z uwagi na termin implementacji dyrektywy o eurowiniecie, zmieniają się też krajowe systemy opłat drogowych. Na mocy tej dyrektywy wchodzi element emisyjności pojazdów w zakresie dwutlenku węgla.

Najtrudniejszym ćwiczeniem, które zrobiliśmy w tej analizie, było przymierzenie się do policzenia tzw. całkowitych kosztów użytkowania pojazdu. Są to koszty, które uwzględniają nie tylko nabycie pojazdu, ale także jego eksploatację, koszty pracy, deprecjację, paliwo itd. Porównaliśmy do siebie lata 2022, 2030 i 2050, pojazdy z silnikiem Diesla, pojazdy z silnikiem elektrycznym i pojazdy bateryjne oraz ciężarówki wyposażone w ogniwo paliwowe. Policzyliśmy to również dla trzech przypadków: dla średniej ciężarówki jeżdżącej między oddziałami w kraju i niepokonującej więcej niż 200 km, policzyliśmy to dwa razy dla dużego pojazdu ciężarowego, który jeździ po trasach krajowych, czyli trasach do 200 km, ale też dla takich, które jeżdżą na trasy dłuższe, czyli powyżej 500 km. Wyniki są bardzo ciekawe. Na slajdzie pokazujemy dwa przypadki. W przypadku średnich pojazdów ciężarowych całkowite koszty użytkowania, nawet w Polsce, są bardzo zbliżone. Naprawdę niewiele trzeba, żeby taka ciężarówka 6–12 DMC była kosztowo konkurencyjna dla firmy w porównaniu do silnika Diesla. Tę symulację pokażemy później. W przypadku tych większych pojazdów, tzw. ciągników siodłowych, bez wsparcia w zakresie kosztów nabycia prawdopodobnie to się nie stanie.

Sporządziliśmy też tzw. oś użytkowania pojazdów, czyli co się z nimi dzieje, gdzie można napotkać problemy firmy. Odnosi się ona do kwestii takich jak: czy są problemy w zakupie, decyzje o inwestycji przy zakupie, problemy z podatkami i ubezpieczeniem takich pojazdów, jakie są typowe problemy przy kosztach utrzymania, co musi uwzględnić firma, gdy przestawia się na zeroemisyjną ciężarówkę, jeśli chodzi o koszt paliwa, dostęp do infrastruktury i odsprzedaż tych pojazdów. Tych problemów jest wiele, ten rynek dopiero się tworzy. Podobnie jak w przypadku samochodów osobowych raty leasingowe są dosyć wysokie z uwagi na to, że leasingodawca nie bardzo wie, jak ustalić spadek wartości pojazdu. Robi to bardzo asekuracyjnie i ustala, że spadek wartości będzie bardzo wysoki. Powoduje to, że raty też są wysokie. Producenci twierdzą, że użytkowanie ciężarówki elektrycznej może być znacznie dłuższe niż użytkowanie ciężarówki z silnikiem Diesla z uwagi na mniejsze zużycie komponentów. Obecnie pierwszy okres leasingowy to są cztery lata i to właśnie dla nich policzyliśmy koszty użytkowania. Producenci

twierdzą, że ciężarówka elektryczna wytrzyma nawet osiem lat, czyli tyle właśnie może wynieść pierwszy okres leasingu.

Bardzo często podnoszonym argumentem jest to, że ciężarówki elektryczne nie nadają się do eksploatacji, zwłaszcza na trasach międzynarodowych, ponieważ mają za mały zasięg. Powinniśmy się zastanowić, jaki jest potrzebny zasięg, żeby ciężarówki elektryczne były operacyjne. Przede wszystkim mamy regulacje co do czasu pracy kierowcy. Kierowca może prowadzić przez 4,5 h, potem 0,5 h przerwy, następne 4,5 h, potem ma 11 h obowiązkową przerwę. Musimy mieć taką infrastrukturę, która umożliwi ciężarówce jazdę non stop przez 4,5 h, tj. ok. 350 km. Ten zasięg z obecną technologią i obecną wielkością baterii jest absolutnie realny. Jeżeli samochód jedzie w dłuższą trasę, to największy problem będziemy mieli z uzupełnieniem energii w akumulatorze przez 45 min na kolejne mniej więcej 350 km, do następnej przerwy. Tu przychodzi AFIR i konieczność zbudowania tych szybkich stacji ładowania o mocy 350 kW – na początku niewielkiej liczby, a potem coraz większego rozwoju. Jeżeli one powstaną, to nawet transport międzynarodowy nie stanowi żadnego wyzwania.

Daliśmy decydentom taką fajną ściągawkę, którą mogą się posługiwać, jeśli chodzi o instrumenty wsparcia: czy one są bardziej przydatne dla małych i średnich firm, czy też dla dużych firm, jakie są skutki dla finansów publicznych, czy mogą być wprowadzone na stałe, czy być może na określony czas – mamy całą taką fajną matrycę, po której można spokojnie żeglować i wybierać instrumenty, które wydają się najbardziej obiecujące.

To już jest praktycznie ostatni slajd. Najbardziej interesujące ćwiczenie – zasymulowaliśmy wprowadzenie trzech instrumentów wsparcia w Polsce. Były to: dopłata w wysokości 50% do różnicy między ceną zakupu ciężarówki z silnikiem Diesla a ciężarówką elektryczną, czyli nieco mniej hojnie niż w innych krajach, dopłata na poziomach świadczonych w ogłaszanych naborach przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej do budowy prywatnej infrastruktury ładowania, zróżnicowanie opłat drogowych, czyli całkowite zwolnienie elektrycznych ciężarówek z opłat drogowych do końca 2025 r., a potem ustalenie najmniejszego dopuszczalnego poziomu opłat drogowych, czyli 25% stawki podstawowej. Co się okazuje? Jak widać na wykresach, w przypadku średnich ciężarówek, do 12 t, dopłaty do zakupu nie są wcale potrzebne. Wystarczy, że pomożemy firmom zbudować prywatną infrastrukturę i zróżnicujemy opłaty drogowe i TCO i jest to już lepsze dla takiej ciężarówki niż w przypadku silników Diesla.

Według naszych symulacji do 2030 r. koszty zrównają się, a nawet będą niższe w przypadku technologii bateryjnej i wodorowej. Jeżeli mówimy o instrumentach wsparcia w postaci dopłat, to naszym zdaniem jest to perspektywa maksymalnie trzech lub czterech lat, potem nie będzie już konieczności, żeby je utrzymywać. Te trzy lub cztery lata to może być kluczowy okres, jeśli chodzi o obecność na rynku polskich firm. Raz stracony rynek będzie bardzo ciężko odzyskać. Uważamy, że popyt na usługę transportową, z którą nie wiąże się emisja dwutlenku węgla, będzie się dynamicznie rozwijał w Europie. Coraz częściej duże podmioty zamawiające te usługi mają obowiązek raportować te rzeczy zgodnie z Taksonomią UE. Oprócz pytania o cenę za kilometr, za przewóz danego towaru z punktu A do punktu B padnie też pytanie: co muszę sobie zapisać po stronie emisji dwutlenku węgla, z jaką emisją dwutlenku węgla, związana jest ta usługa?

Wsparcie polskich firm przez następne kilka lat będzie absolutnie potrzebne. Mam nadzieję, że te opracowane przez nas propozycje polis i matryc będą pomocne, aby rozmawiać w Polsce o takim systemie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Bardzo dziękuję.

W ramach tego punktu rozumiem, że mowa będzie jeszcze o kwestii korzyści ekonomicznych, tak? Trzeba sobie odpowiedzieć na pytanie, czy nam się to w ogóle opłaca. Czy chcecie państwo to też przedstawiać? Proszę bardzo. Później przeszlibyśmy do dyskusji.

Kierownik zespołu klimatu i energii w Polskim Instytucie Ekonomicznym Magdalena Maj:

Magdalena Maj, Polski Instytut Ekonomiczny. Jestem kierownikiem w zespole klimatu i energii.

W zeszłym roku wspólnie z Fundacją Promocji Pojazdów Elektrycznych zrobiliśmy raport dotyczący wpływu elektryfikacji na przemysł motoryzacyjny w Polsce i w całej Grupie Wyszehradzkiej. Natomiast w tym roku wspólnie z PSPA wykonaliśmy raport, tak jak wspomniał pan przewodniczący, wpływu ekonomicznego, elektryfikacji, a nawet braku elektryfikacji sektora drogowego transportu ciężkiego w Polsce, ale też w innych krajach głównych unijnych przewoźników.

Część informacji pokrywa się z tym, co powiedział pan Jacek Mizak. Spróbuję tylko dopowiadać. Rzeczywiście jest tak, że w lutym Unia Europejska zwiększyła wymagania dotyczące redukcji emisji dwutlenku węgla w sektorze ciężkiego transportu drogowego. Niestety wydaje nam się, że Polska nie będzie gotowa na przyjęcie tych wymagań, podobnie jak może nie być gotowa na przyjęcie wymagań z AFIR-u dotyczących stacji ładowania. W tym momencie, czyli stan na lipiec 2023 r., w Polsce mamy niecałe 3 tys. ogólnodostępnych stacji ładowania, z tego 2/3 to stacje AC – prądu zmiennego. Nie mamy żadnej stacji ładowania dla transportu ciężkiego. Mimo że w innych krajach, jak wspomniał pan Mizak, w Niemczech, we Francji, a także w Hiszpanii, są już przeznaczone dopłaty do zakupu elektrycznych pojazdów ciężarowych i do rozbudowy stacji ładowania. Sektor transportu drogowego w Polsce zatrudnia ponad 0,5 mln osób, jest to więcej niż w Niemczech. Jest to w ostatnich latach skok. Od 2017 r. zwiększyła nam się aktywność przewozowa i zatrudnienie w tym sektorze. Niemniej nie przekłada się to na wartość dodaną, bo mamy ją niższą niż cztery inne kraje, w tym Niemcy, Francja, Hiszpania. Mamy od tych krajów więcej osób zatrudnionych i większą aktywność przewozową w tym sektorze. Mamy także największą flotę, która liczy ponad 1 mln ciężarówek. Mamy też lepszą średnią wieku pojazdów ciężarowych niż pojazdów osobowych. Jest to średnia lepsza niż średnia unijna, ale odstajemy od Niemiec czy Francji, które konkurują na rynku głównie z nami.

Wspomniałam już państwu o aktywności przewozowej. Rzeczywiście, jak mówił pan Mizak, w porównaniu do innych krajów jesteśmy bardziej aktywni na rynku międzynarodowym niż na rynku krajowym. Polscy przewoźnicy jeżdżą dłużej samochodami ciężarowymi. Jak w każdym sektorze wyzwaniem będzie nowa kadra. Kadra starzeje się w całej Unii Europejskiej, ale szczególnie w Polsce. Według przewidywań Komisji Europejskiej aktywność przewozowa będzie wzrastać, będzie większe zapotrzebowanie na przewóz towarów. W związku z tym trzeba będzie tę kadrę powiększać i zachęcać w jakiś sposób nowych pracowników do przychodzenia do tego sektora. Polska jest także na czwartym miejscu pod względem wolumenu eksportu transportu drogowego. Natomiast pod względem wartości eksportu zajmujemy miejsce piąte. Ciekawym przypadkiem są tutaj Włochy, które wyróżniają się tym, że przewożą dobra luksusowe, w związku z tym mają one większą wartość eksportu niż wolumen.

Szybciutko przejdę teraz do prognoz dotyczących sektora drogowego transportu ciężkiego. Na tym slajdzie są to prognozy innych instytucji. Na razie widzimy prognozy Bloomberga dotyczące kosztów. Tak jak było wspomniane, przewidywania wskazują, że koszty będą się szybko zrównywać. Zrównają się szybciej dla przewozów na krótkich dystansach, ponieważ samochody elektryczne są bardziej efektywne w jeździe miejskiej niż samochody spalinowe. Wiadomo, że przy dynamicznej jeździe zużywamy więcej paliwa tradycyjnego. W związku z tym w takich przejazdach koszty, całkowite TCO może się zrównać już w 2025 r. Natomiast na trasach dalekobieżnych koszty zrównają się pięć lat później.

Wspominaliśmy też dzisiaj o głównych producentach ciężarówek elektrycznych. Według naszego researchu już w 2040 r. siedmiu dużych producentów będzie sprzedawać 100% elektrycznych pojazdów ciężarowych. Do 2030 r. elektryczne modele będą stanowić połowę sprzedawanych elektrycznych pojazdów ciężarowych wśród modeli Scanii, MAN czy Volvo. Musimy zdawać sobie z tego sprawę, że ta infrastruktura do ładowania musi być dostępna, bo chcąc wymieniać flotę – a przez wiek naszej floty będziemy musieli to robić – nie będziemy mieli wyjścia i niedługo będziemy musieli kupować elektryczne pojazdy ciężarowe.

BloombergNEF prognozuje także, że w 2040 r. 1/3 globalnej sprzedaży samochodów ciężarowych, to będą pojazdy elektryczne.

Przechodzimy do wpływu na gospodarkę, czyli do naszego modelowania w Polskim Instytucie Ekonomicznym. W naszych modelach bazowaliśmy na założeniach Komisji Europejskiej, ale także Bloomberga i Europejskiego Centrum Rozwoju Kształcenia Zawodowego. Modelowaliśmy aktywność przewozową, zatrudnienie, wartość dodaną i liczbę pojazdów. Mamy scenariusz bazowy Komisji Europejskiej, to jest czarna linia, czyli status quo na wykresie prezentującym się teraz na slajdzie. To jest taki scenariusz, który zakłada obecne tempo rozwoju elektryfikacji transportu ciężkiego. Dla zobrazowania w Polsce w ostatnich dwóch latach zarejestrowano jedenaście elektrycznych pojazdów ciężarowych, a w Niemczech było to ponad tysiąc. Niemcy odpowiadają za ok. 60% nowych elektryfikacji w Unii Europejskiej. Jeżeli będziemy szli zgodnie z tym trendem, to w latach 2023–2035, będziemy mieli 42 tys. pojazdów elektrycznych. W bardziej ambitnych scenariuszach, które prognozujemy, będzie 20% nowych rejestracji samochodów elektrycznych, a w najbardziej ambitnym scenariuszu będzie to 30%. W takich przypadkach mamy odpowiednio 70 tys. i 100 tys. ciężarówek elektrycznych.

Oczywiście przekłada się to na zmianę aktywności przewozowej. Tak jak wspominałam, według Komisji Europejskiej aktywność przewozowa i tak wzrasta. Pytanie tylko, jaki rodzaj pojazdów będzie odpowiadał za tę aktywność przewozową. W naszym modelu skupialiśmy się na konkurencji. Komisja Europejska prognozuje, o ile ma wzrosnąć aktywność przewozowa, więc próbowaliśmy pokazać w tym modelu, jak będzie się to rozkładać pomiędzy głównymi konkurującymi krajami. Jeżeli mamy już bodajże Niemcy, Hiszpanię i Holandię wprowadzające strefy bezemisyjnego transportu, w których przejazd jest możliwy tylko zeroemisyjnymi samochodami, to one będą wycinać swoją konkurencję posiadającą pojazdy wysokoemisyjne, czyli polską – niemającą elektrycznej floty ciężarowej. To dzieje się już w kilku miastach w Niemczech. W związku z tym te kraje, które będą się szybciej elektryfikować, będą dominować rynek i będą mogły odkrawać więcej tortu dla siebie.

Oczywiście aktywność przewozowa przekłada się na liczbę miejsc pracy. W Polsce w tym najbardziej ambitnym scenariuszu do roku 2035 możemy liczyć na dodatkowe 21 tys. miejsc pracy. Aktywność przewozowa ma także przełożenie na wartość dodaną. Obecnie wartość dodana z sektora przewozu transportu drogowego to ok. 9 mld euro. Tak czy inaczej w scenariuszu bazowym Komisji Europejskiej ta kwota w następnych latach zwiększy się. Jeżeli zastosujemy bardziej ambitny scenariusz, tzn. jak wspomniał pan przewodniczący, wdrożymy jakieś mechanizmy dopłat do zakupu pojazdów czy do rozwoju stacji ładowania, to możemy zwiększyć tę wartość dodaną o jeszcze dodatkowy 1 mld euro i odebrać tę część naszej konkurencji, głównie Niemcom, bo to oni będą na tym tracić. To jest nasz główny konkurent. Według prognoz Komisji Europejskiej w trzech scenariuszach, jakie Komisja przygotowała, niezależnie od wymogów regulacyjnych dotyczących emisji elektryfikacja drogowego transportu ciężkiego przyniesie i tak niewielki, korzystny rozwój gospodarki, zwiększenie PKB o 0,1–0,5%. Pytanie, ile z tego przypadnie Polsce. Ten wzrost wynika z tego, że będzie mniejsza strata pieniądza na zakup ropy naftowej, będzie też mniejsze zatrudnienie w sektorze rafinacji ropy naftowej, ale będzie to rekompensowane wzrostem zatrudnienia: w sektorze elektroniki, szeroko rozumianej energetyki w związku z budową stacji ładowania, w sektorze badań i rozwoju, w którym będą rozwijane nowe technologie, w sektorze związanym z produkcją baterii, a także sektorze związanym z wytwarzaniem energii elektrycznej. Elektryczne pojazdy ciężarowe w głównej mierze będą odpowiedzialne za większość ładowania prądem stałym w ładowarkach. Według naszych szacunkowych wyliczeń po 2030 r. zapotrzebowanie w Polsce na energię elektryczną dla elektrycznych pojazdów ciężarowych będzie wynosiło ok. 2% ogólnego zapotrzebowania. Jeśli chodzi o produkcję, to nie jest to tak dużo. Jeśli w danym czasie, w danym momencie w szczytowym poborze energii w jakichś krytycznych warunkach będzie potrzebne ładowanie dla całego sektora pojazdów, to wyzwaniem może być chwilowy pobór mocy. Dlatego rozwój sieci ładowania powinien być współmierny z rozwojem sektora OZE i z sektorem magazynowania i rozwoju sieci. W naszych rozmowach powinni uczestniczyć też operatorzy sieci dystrybucyjnych.

Tu mamy króciutkie podsumowanie wpływu elektryfikacji transportu ciężkiego na gospodarkę Polski. Mamy scenariusz umiarkowany i bardziej ambitny. Według scenariusza ambitnego wzrost zatrudnienia będzie wynosił 21 tys. osób, aktywność przewozowa wzrośnie o 9 mld tkm i wartość dodana wyniesie ponad 1 mld euro. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję bardzo.

Myślę, że w tym punkcie otrzymaliśmy bardzo ciekawe informacje. Może się okazać, że jeśli chodzi o elektryfikację transportu ciężkiego, to jest to szansa rozwojowa. Biorąc pod uwagę to, co dzieje się w Europie, jesteśmy pewnie na to skazani. Musimy tym tematem zająć się na poważnie. Chyba największym problemem, jeżeli chodzi o transport ciężki, będą wyzwania narzucone przez Komisję Europejską dotyczące sieci TEN-T i stacji ładowania pojazdów. Tam już rozmawiamy o stacjach na poziomie 1500, 2000, do 3000 kW. To już będą wielkie stacje. W tym zakresie rodzi się pytanie, czy są jakieś informacje, czy macie państwo informacje dotyczące tego, jak nastawia się do tego energetyka. Jednak to są moce, które będą potrzebne, żeby takie stacje wybudować. Myślę, że w tym zakresie potrzeba również informacji ze strony samej branży.

Otwieram dyskusję. Czy w tej sprawie ktoś chce zabrać głos? Widzę, że informacje były wyczerpujące. Proszę bardzo.

Poseł Paweł Poncyljusz (KO):

Mam pytanie o kierowców. Trochę abstrahując od tego, czy powinniśmy iść w Polsce w stronę elektryfikacji ciężarówek, bo co do tego nie mam żadnych wątpliwości, ale obawiam się tego argumentu dotyczącego miejsc pracy. To już się w Polsce dzieje. Walczymy o kolejne setki, tysiące miejsc pracy w Polsce, tylko potem okazuje się, że najlepiej zarabiają na tym agencje pracy tymczasowej i agencje, które sprowadzają tych pracowników z Azji Centralnej, bo nigdzie bliżej nie ma już grup pracowników, których można zatrudniać. Czy nie obawiacie się państwo, że ten argument wzrostu liczby miejsc pracy w Polsce przełoży się na to, że za chwilę będziemy rozpaczliwie szukać za granicą kierowców do tych ciężarówek elektrycznych, a nie że będziemy dawali zajęcie tym, którzy dzisiaj cierpią bezrobocie w Polsce?

Dyrektor wykonawczy Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego Michał Wekiera:

Już szukamy. Już od dawna szukamy kierowców. Mówiąc wprost, większość z tych kierowców nie jest Polakami.

Poseł Paweł Poncyljusz (KO):

Pytam o to nie bez kozery. W Polsce przez 30 lat naszej transformacji gospodarczej utarło się takie przekonanie, że ciągle musimy zdobywać miejsca pracy. A może to jest tak, że my musimy bardzo dobrze adresować te miejsca pracy, które będą wyżej marżowe, będą wskazywały większą produktywność, żeby były to bardziej skomplikowane miejsca pracy, a co za tym idzie – właśnie wyżej marżowe. Nie na zasadzie, żeby natworzyć nowych miejsc pracy, a potem wszyscy drapią się za uchem, kogo tam zatrudnić, i zaczynają się kolejne programy rządowe czy publiczne, żeby pozyskać nowych pracowników. Żeby to nie była taka maszyna, która ciągle napędza jakieś wsparcie publiczne, żeby rozwiązywać te problemy, które pojawią się po tym wsparciu publicznym, następnym wsparciem publicznym, które będzie rozwiązywało te problemy.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję.

Proszę bardzo.

Dyrektor wykonawczy Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego Michał Wekiera:

Michał Wekiera jeszcze raz, Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego.

Panie przewodniczący, myślę, że jeśli dobrze odczytuję pańskie słowa, tu bardziej chodzi o taką kwestię, która była powiedziana wielokrotnie i jest dość jasna – jesteśmy potęgą, jeśli chodzi o rynek transportowy. Oczywiście te firmy są firmami bardzo drobnymi. W większości jest to niezwykle rozdrobnione. Jednak wydaje nam się, że lepsza

jest zdecydowanie sytuacja, w której polskie firmy są pracodawcami dla nawet innych nacji – i chodzi o utrzymanie tej sytuacji – niż miałoby się to stać na odwrót, czyli ci, którzy z innych nacji pracują teraz dla polskich firm, gdzieś tam odpłyną i przy okazji jeszcze ci pozostali, którzy stanowią większy lub mniejszy odsetek polskich kierowców, którzy też będą zatrudnieni w innych firmach. To się sprowadza do dość prostej sytuacji – im mamy mocniejsze firmy, tym lepiej się mają producenci, przedstawiciele producentów, producenci zabudów, przyczep, naczep, tutaj mamy o czym rozmawiać. W Polsce mamy Wieltona, jest to europejski trzeci gracz na rynku. Oni wtedy się lepiej mają. Jest to rzeczą dość prostą, że polski przedsiębiorca, szukając taboru, patrzy na rynek polski, a to buduje całą otoczkę. Pod tym kątem jest to zdecydowanie korzystne. Natomiast chodzi o to, żeby te firmy zostały nadal polskie i żebyśmy to my byli tym liderem, a nie żeby zostało to przejęte przez inne kraje.

W tej chwili jest prowadzona dość prosta dyskusja. Pan prezes Korolec z kolegą Jackiem przedstawili dane z raportu i to, jakie jest wsparcie. Jeśli chodzi o ciężarówki, to Niemcy płacą do 80% różnicy ceny między pojazdem elektrycznym a spalinowym. W przypadku niektórych landów jest to nawet prawie 100%, bo to nawet od landu coś spada i zaczynają budować tę flotę. W naszej opinii ta zmiana może mieć dużo większe uderzenie w polski transport, w sektor transportu, niż miał pakiet mobilności. Głośno mówiło się o wyrównaniu płac polskich pracowników, ale nie czarujmy się, Komisji Europejskiej wcale nie zależało na tym, żeby polski pracownik zarabiał więcej, tylko żeby stał się mniej konkurencyjny na rynkach zagranicznych. Tak samo żeby polska firma stała się mniej konkurencyjna na rynkach zagranicznych. Tak jak wspomniała koleżanka z instytutu czy kolega, bo już dokładnie nie pamiętam, nasz tabor międzynarodowy nie odbiega od taboru zagranicznego. Nawet słowo „odbiega" jest niewłaściwe, bo on jest taki sam. Natomiast to, co jeździ w Polsce, odbiega, choćby z takiego powodu, że mamy system e-TOLL, który zatrzymał się na normie Euro 5, w związku z tym z punktu widzenia wykonywania transportu w Polsce nie ma sensu inwestowania w cokolwiek, co jest nowsze niż Euro 5. Przesuwamy Euro 6 na transport zagraniczny, bo ten tabor Euro 5 i niższy wykorzystuje się w Polsce.

Kolejnym problemem, nad którym od dłuższego czasu dyskutujemy, jest to, że polski system opłat drogowych jest oparty o normę Euro – ciężarówka elektryczna nie ma normy Euro. Pamiętam przygody kolegi, które można opowiadać jako anegdotę. Kolega rejestrował pierwszy pojazd elektryczny, chyba to było volvo. Chciał przejechać z miasta do miasta. Trzeba za to zapłacić e-TOLL. Został zapytany: nie ma pan normy Euro? To wpada pan w najwyższą stawkę, bo samochody bez normy albo o normie Euro 3 i poniżej wpadają w najwyższą stawkę. Oczywiście w drodze negocjacji ten samochód został wrzucony do Euro 5. Stale pojawiały się jakieś problemy, gdy wyrzucało go z tego systemu. Jest to anegdotyczne, ale dzisiaj tych samochodów elektrycznych jest 10, 15, 20, ale ta flota będzie się budowała teraz z innego powodu.

Producenci – myślę, że mogę mówić w ich imieniu – są w takiej sytuacji, o której była mowa. Mamy propozycję celów rewizyjnych. Żeby zrealizować te cele, producenci będą oferować określonego rodzaju pojazdy, czyli pojazdy, które będą im pomagały zrealizować te cele. Pani przekazała nam wyliczenia. Patrząc na bardzo proste wyliczenia dotyczące floty, które pani przedstawiła, to z punktu widzenia celu zapowiedzianego 14 lutego do zachowania proporcji polskich i europejskich w Polsce będziemy musieli mieć 40–60 tys. samochodów elektrycznych, żeby zachować status quo. Do tego musi rocznie dopływać łącznie ok. 20 tys., żeby zrealizować cel zapowiedziany na 2040 r. To będzie się działo, ale jest pytanie, jak to się nam uda dołożyć i czy nie stracimy tego, co mamy w tej chwili. To, że możemy się chwalić tymi firmami transportowymi, to jest wynikiem ich ciężkiej pracy i ich pozycji. Ta pozycja może się szybko zmienić. Jest to być może czarny scenariusz, ale jestem sobie w stanie wyobrazić taką sytuację, gdy na granicy polsko-niemieckiej jest parking, na którym zmieniamy ciągnik siodłowy, a naczepa jedzie dalej – ale ciągnik zamienia się z silnikiem niemieckim czy innym. Biorąc pod uwagę, że trasa przejazdowa Niemcy–Holandia jest najczęstszą trasą, bo jest tam dość duża wymiana handlowa, a poza tym wszystko, co zjeżdża z Europy, to zjeżdża do por-

tów holenderskich, dlatego właśnie ta trasa Niemcy-Holandia jest jedną z najbardziej ruchliwych, dla Niemców jest to doskonała okazja.

Nie zweryfikowałem tej informacji, ale myślę, że daje ona do myślenia – parę miesięcy temu, gdy jechałem samochodem, w radiu usłyszałem taką rzecz, że któraś z dużych polskich firm mleczarskich straciła kontrakt we Francji. Straciła go ze względu na ślad węglowy. Druga strona kontraktu dowiedziała się, że proces pasteryzacji jest opalany węglem. W związku z tym powiedziano: dziękujemy wam, bo macie duży ślad węglowy. Oczywiście natychmiast na miejsce firmy polskiej weszła firma francuska. Nie mówię nic o popieraniu firm krajowych, ale weszła natychmiast firma francuska i proszę wziąć pod uwagę, że ślad węglowy ciężarówek, czyli sama ciężarówka i energia, z której będzie pochodziła, może być doskonałym argumentem, żeby dodatkowo wypychać z różnych krajów podmioty zagraniczne. To może nie jest bicie na alarm, choć może właśnie jest. Z punktu widzenia Polski i jej pozycji transportowej to jest temat niezwykle ważny. Byłoby dobrze, gdyby zadział się ten szereg rzeczy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję.

Proszę bardzo, pan prezes, a później pan prezes Korolec.

Dyrektor zarządzający Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych Maciej Mazur:

Dziękuję bardzo.

Zgadzam się z tym wszystkim, o czym powiedział Michał. Myślę, że z perspektywy przedstawionego raportu czy naszych analiz, związanych ze scenariuszem przyspieszonej elektryfikacji należy zwrócić uwagę także na to, że postrzegamy przyspieszoną elektryfikację jako szansę nie tylko dla tego jednego sektora – logistyki, ale także dla rozwoju polskich przedsiębiorstw w innych obszarach: w infrastrukturze, produkcji podzespołów, komponentów czy produkcji naczep, wymienionych przez Michała. Firma produkująca naczepy stawia na elektromobilność i będzie rozwijała w tym obszarze projekty. To jest dla nas szansa na to, że przez pryzmat wzmocnienia rynku wewnętrznego jesteśmy w stanie zbudować wartość dodaną, zwiększyć skalę zatrudnienia i rozwinąć nie tylko sektor logistyczny, ale także inne powiązane z nim sektory – motoryzacyjny, informatyczny i zbudować know-how, które u nas na razie rodzi się bez systemowego wsparcia. Znamy firmy z Zielonej Góry, z Krakowa czy spod Szczecina – moglibyśmy je wymieniać dalej. Ten moment, w którym jesteśmy, będąc największym graczem sektora logistycznego, ten obszar transportu ciężkiego wręcz motywuje nas do tego, żeby nie pozostać w tyle, tylko nadać ton. Jeśli jesteśmy trzecim największym rynkiem rejestrującym nowe pojazdy powyżej 3,5 t, to mamy naturalny mandat, żeby być liderem w obszarze rejestracji elektrycznych. To przełoży się nie tylko na zatrudnienie w sektorze samych kierowców, ale mamy także nadzieję, że wzmocni ekosystem związany z branżą zeroemisyjnego transportu. W tym widzimy tę szansę, przed którą staje Polska. Gdyby nie elektryfikacja, to tej szansy byśmy nie mieli.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję.

Proszę bardzo.

Prezes Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych Marcin Korolec:

Chciałem odpowiedzieć na pytanie pana posła Poncyljusza dotyczące miejsc pracy i czy nie będziemy budować miejsc pracy, na które będziemy musieli potem importować pracowników. Wydaje mi się, że nie ma tutaj takiej sytuacji. Co prawda w niektórych dużych przedsiębiorstwach przewozowych prawdopodobnie jest tak, jak powiedział pan Michał Wekiera – poszukujemy kierowców, którzy są z Białorusi, Ukrainy czy jakiegoś innego kraju. Natomiast znaczna część firm przewozowych jest firmami rodzinnymi i małymi, czyli firmami, które posiadają jedną lub dwie ciężarówki. Oni nie zatrudniają kogoś, to są ich małe, rodzinne przedsiębiorstwa. Albo oni będą jeździć jako wyrobnicy na czyichś samochodach, albo zostaną na swoim. To jest ta zasadnicza kwestia. Trzeba pomóc

w przejściu z jednej technologii na drugą, zwłaszcza tym mniejszym firmom, które nie mają dużego lewara finansowego.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję.

Proszę bardzo. Czy mamy jeszcze, jakieś głosy? Szanowni państwo, jeżeli nie ma, to myślę, że ten temat transportu ciężkiego jest bardzo istotny. Jeżeli chodzi o elektromobilność, to transport ciężki i transport osobowy to są dwa obszary, co do których nie mam żadnej wątpliwości, że musimy je rozwijać równolegle. Chciałbym serdecznie podziękować za to dzisiejsze spotkanie.

Jest przygotowane takie podsumowanie prac podkomisji. Oczywiście ten materiał państwu wyślemy. Chcielibyśmy ten materiał wysłać jako podkomisja panu premierowi i panu ministrowi, Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, pan prezes UDT jest z nami, więc zaraz osobiście przekażemy mu materiał. Jest sporo wyzwań, które będą stały przed nowym rządem i nowym parlamentem. Raz, postanowiliśmy pokazać te wszystkie posiedzenia, które się odbyły, wraz z zaproszonymi gośćmi, i zaprezentować wnioski, bo rekomendacje są kluczową sprawą. Jeśli chodzi o transport ciężki, to w sprawozdaniu są dotyczące go rekomendacje.

Dziękuję serdecznie wszystkim organizacjom za pomoc. To było jedenaście posiedzeń, więc jako podkomisja nie załapaliśmy do grona takich, gdzie było jedno posiedzenie, na którym wybierano władze. Ciężko pracowaliśmy, za co wam wszystkim serdecznie dziękuję. Myślę, że trzeba będzie walczyć o to, żeby w przyszłym parlamencie był kontynuowany temat elektromobilności. Może trzeba będzie myśleć o komisji stałej, która będzie to monitorowała i analizowała. Ale to będą już decyzje mające miejsce po wyborach. Jeśli chodzi o tę kampanię, to ja z Pawłem będziemy funkcjonować. Pewnie zrobimy jeszcze wyjazdowe spotkanie podkomisji, bo wiem, że we wrześniu będzie jeszcze jakiś kongres elektromobilności, więc pewnie jeszcze tam się spotkamy. Mam nadzieję, że w ramach tras wyborczych znajdziemy czas, żeby tam zawitać. Natomiast dzisiaj to jest już ostatnie stacjonarne posiedzenie. Chyba że wydarzy się coś absolutnie nadzwyczajnego, ale raczej tego nie przewidujemy. Wyślemy państwu to sprawozdanie.

Jeszcze raz dziękuję wam serdecznie za to, że mogliśmy razem ze sobą pracować. Mam nadzieję, że do zobaczenia w przyszłej kadencji, ale to będzie już zależało od wyniku wyborów.

Dziękuję bardzo, zamykam posiedzenie podkomisji.